



भारत का राजपत्र The Gazette of India

असाधारण

EXTRAORDINARY

भाग III—खण्ड 4

PART III—Section 4

प्राधिकार से प्रकाशित

PUBLISHED BY AUTHORITY

सं. 275]

नई दिल्ली, बुधवार, अगस्त 12, 2015/श्रावण 21, 1937

No. 275]

NEW DELHI, WEDNESDAY, AUGUST 12, 2015 /SRAVANA 21, 1937

महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण

अधिसूचना

मुम्बई, 7 अगस्त, 2015

सं. टीएमपी/15/2015-केपीटी.—महापत्तन न्यास अधिनियम, 1963 (1963 का 38) की धारा 48 द्वारा प्रदत्त शक्तियों का प्रयोग करते हुए महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण एतद्वारा संलग्न आदेशानुसार, संशोधित महापत्तनों में पत्तन परियोजनाओं के लिए प्रशुल्क के निर्धारण हेतु दिशानिर्देश, 2013 के अधीन “जैसा है जहाँ है” आधार पर पीपीपी मोड पर कंटेनर टर्मिनल के रूप में कांडला पत्तन में बर्थ सं. 11 और 12 में कंटेनर टर्मिनल के प्रचालन तथा अनुरक्षण के लिए संदर्भ प्रशुल्क के निर्धारण हेतु पारित प्रशुल्क आदेश सं. टीएमपी/15/2015-केपीटी दिनांक 15 मई 2015 को संशोधित करता है।

महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण

मामला सं. टीएमपी/15/2015-केपीटी

कोरम:

- (i). श्री टी.एस. बालसुब्रमनियन, सदस्य (वित्त)
- (ii). श्री चन्द्र भान सिंह, सदस्य (अर्थशास्त्र)

आदेश

(जुलाई 2015 के 30वें दिन पारित)

यह मामला कांडला पत्तन न्यास (केपीटी) में बर्थ सं. 11 और 12 में कंटेनर टर्मिनल के अपग्रेडेशन, प्रचालन तथा अनुरक्षण के लिए संदर्भ प्रशुल्क निर्धारित करते हुए इस प्राधिकरण द्वारा पारित आदेश सं. टीएमपी/15/2015-केपीटी दिनांक 15 मई 2015 की समीक्षा से संबंधित है।

2. इस प्राधिकरण ने अपने आदेश सं. टीएमपी/15/2015-केपीटी दिनांक 15 मई 2015 द्वारा केपीटी में बर्थ सं. 11 और 12 में बर्थ पर कंटेनर टर्मिनल के लिए संदर्भ प्रशुल्क अनुमोदित किया था। उक्त आदेश राजपत्र सं. 226 द्वारा 22 जून 2015 को भारत के राजपत्र में अधिसूचित किया गया था।

3.1. उक्त आदेश के संदर्भ में, पोत परिवहन मंत्रालय (एमओएस) ने केपीटी को संबोधित मै0 यूनाइटेड लाइनर एजेन्सीज ऑफ इंडिया (प्राइवेट) लि0 (यूएलआईपीएल), केपीटी में बर्थ सं. 11 और 12 में कंटेनर टर्मिनल के संभावित बोलीदाताओं में से एक, का पत्र सं. पीडीएफ/यूएलए/केसीटी(न्यू)/2015/05 दिनांक 15 जून 2015 फैंक्स किया था और इसकी एक प्रति एमओएस को हमारी टिप्पणियों के लिए पृष्ठांकित की गई थी।

3.2. यूएलआईपीएल के उक्त पत्र की प्रति आदेश दिनांक 15 मई 2015 द्वारा इस प्राधिकरण द्वारा अधिसूचित संदर्भ प्रशुल्क से संबंधित पैरा 2 के संदर्भ में यूएलआईपीएल द्वारा कही गई बातों पर उसकी टिप्पणियां मांगते हुए अग्रेषित की गई थी।

3.3. प्रत्युत्तर में, केपीटी ने यूएलएआईपीएल के पैरा 2 पर अपने पत्र दिनांक 2 जुलाई 2015 द्वारा अपनी टिप्पणियां भेजी थीं। इसके पत्र दिनांक 15 जून 2015 के पैरा 2 में यूएलएआईपीएल द्वारा कही गई बातों और उसपर केपीटी की टिप्पणियों का सार नीचे तालिकाबद्ध किया गया है:-

एमओएस द्वारा फ़ैक्स किए गए केपीटी को संबोधित और एमओएस को पृष्ठांकित इसके पत्र दिनांक 2 जुलाई 2015 के पैरा 2 में यूएलएआईपीएल की टिप्पणियां	केपीटी की टिप्पणियां
<p>जेएनपीटी/तुलना तेकरा दरों के आधार पर संदर्भ प्रशुल्क 15 मई 2015 को टीएमपी द्वारा जारी किया गया है। तथापि, प्रस्तावित दरें शर्तों के अधीन हैं। आदेश में उल्लेख किया गया है कि 'यदि परियोजना अवधि के दौरान किसी भी समय बीओटी प्रचालक द्वारा प्रहस्तित किए जाने वाले तटीय कंटेनरों की हिस्सेदारी विदेशी कंटेनरों की तुलना में काफी कम हो जाती है तो इस प्राधिकरण द्वारा अनुमोदित संदर्भ प्रशुल्क की समीक्षा की जानी चाहिए और लाइसेंसदाता पत्तन होने के नाते केपीटी को यह सुनिश्चित करना होगा कि संदर्भ प्रशुल्क की समीक्षा की जाए। केपीटी को सभी संभावित बोलीदाताओं को बोली के समय बोली दस्तावेज में और साथ-साथ रियायत करार में भी उपर्युक्त स्थिति पूरी तरह से स्पष्ट करनी होगी।' ऐसा कोई आदेश पहले कभी नहीं दिया गया है और इसे सरकार द्वारा जारी किए गए मौजूदा दिशानिर्देशों का समर्थन भी नहीं है। यह अप्रकट प्रशुल्क निर्धारित करने की भावना के भी विरुद्ध है जोकि सूचकांकन के आधार पर ही संशोधन के अधीन है। अब इस आदेश ने प्रशुल्कों के बारे में अनिश्चितता पैदा कर दी है। इसके अलावा, इससे मेनलाइन पोतों को लाने में प्रचालक को बहुत नुकसान होगा और केवल तटीय पोतों के प्रहस्तन को ही प्रोत्साहन मिलेगा। हमें विश्वास है कि पत्तन ऐसी स्थिति नहीं चाहेगा। टीएमपी भी इस स्थिति के बावजूद कंटेनर उत्पादकता के मामले में उत्पादकता पैरामीटर को 25 फेरे प्रति घंटा से घटाकर 20 फेरे प्रति घंटा करने पर सहमत नहीं था कि पत्तन ने पूर्ण औचित्य दिया था कि कैसे ऐसी उच्च उत्पादकता दरें पुराने उपस्कर के साथ प्राप्त नहीं की जा सकती है। निर्धारित किए गए भंडारण प्रभार भी ट्रेड को परियोजना के प्रति अनाकर्षक बनाने में बहुत बड़ा योगदान दे रहे हैं। टीएमपी द्वारा लिया गया निर्णय कि जब संदर्भ प्रशुल्क अन्य पत्तनों से अंगीकृत किए जाते हैं तो उसे पूरी तरह से अंगीकृत करना होता है, यह भी सही नहीं है क्योंकि टीएमपी द्वारा जारी किए गए कई आदेश ऐसे हैं जहां भिन्नताओं को स्वीकृति दी गई है।</p>	<p>टीएमपी आदेश दिनांक 15 मई 2015 का पैरा 14 (ix) ऐसी स्थिति में संदर्भ प्रशुल्क की समीक्षा किए जाने के खंड के बारे में है जहां बीओटी प्रचालक द्वारा प्रहस्तित किए जाने वाले तटीय कंटेनरों की हिस्सेदारी विदेशी कंटेनरों की तुलना में बहुत कम हो जाती है। इस संबंध में, यह निवेदन है कि प्रशुल्क दिशानिर्देश 2013 टीएमपी के उपर्युक्त दावे का समर्थन नहीं करते हैं। इसके अलावा, संभावित बोलीदाता ने भी इसपर अपनी चिंता व्यक्त की थी। तदनुसार, टीएमपी इस मामले की समीक्षा करे।</p> <p>केपीटी ने औचित्य देते हुए 20 फेरे प्रति घंटा के उत्पादकता पैरामीटर का प्रस्ताव किया था। इसके अलावा, संभावित बोलीदाता ने भी 20 फेरे/घंटा के उत्पादकता पैरामीटर का समर्थन किया था। इसलिए, टीएमपी इस मामले की दोबारा समीक्षा करे।</p> <p>भंडारण प्रशुल्क के संबंध में, यह बताना है कि जेएनपीटी में अंगीकृत संदर्भ प्रशुल्क के रूप में इसपर विचार किया गया है।</p>

3.4. उपर्युक्त के अलावा, केपीटी को संबोधित इसके पत्र दिनांक 15 जून 2015 में यूएलएआईपीएल द्वारा किए गए अन्य निवेदनों को नीचे सारबद्ध किया गया है:

- (i). उपस्कर के संबंध में जो प्रचालक को हस्तांतरित किया जाना है पत्तन के लिए यह जरूरी है कि एक सही परिस्थिति सर्वेक्षण किया जाए और इंजन-ऑन परिस्थिति में लागतों का अनुमान लगाया जाए क्योंकि पिछले सर्वेक्षणों के बाद से काफी समय बीत चुका है, जो ठण्डी परिस्थिति में भी था। उपस्कर के लिए लाइसेंस शुल्कों की गणना करते समय, संशोधित मरम्मत लागत को उपस्कर के डब्ल्यूडीवी और भारत सरकार की 10 वर्षीय बांड दरों पर प्रभारित व्याज से घटाए जाने की जरूरत है। चूंकि यातायात निर्माण में कुछ समय लगेगा, इसलिए परियोजना की बहुत व्यवहार्यता पर प्रारंभिक वर्षों के दौरान भारी नकारात्मक नकदी प्रवाह होगा और इसलिए लाइसेंस शुल्क प्रारंभिक वर्षों के दौरान निम्नतर स्तर पर निर्धारित किए जाने की जरूरत है।
- (ii). डुबाव एक दूसरा महत्वपूर्ण मुद्दा है। पत्तन द्वारा कोई प्रतिबद्धता भी व्यक्त नहीं की गई है कि कब निकर्षण गतिविधि बर्थ के समीप 13 मी. का डुबाव उपलब्ध करवाने के लिए की जाएगी और क्या ऐसा डुबाव हर समय उपलब्ध होगा। पत्तन को मसौदा रियायत करार में पत्तन द्वारा पूरी की जाने वाली शर्तों में से एक 'समर्थक परियोजना अवसरचना' के हिस्से के रूप में 'निकर्षण' शामिल करने के लिए सहमत होना होगा।
- (iii). पत्तन को कंटेनर ट्रेड अपनी ओर वापिस आकर्षित करने के लिए अति-सक्रिय भूमिका अंगीकृत करनी होगी। यदि जरूरी हो, पोत संबंधित प्रभारों पर अग्रिम रियायतें/छूट घोषित करते हुए अपना सकारात्मक रुख दिखाना होगा क्योंकि ये प्रभार मुद्रा से कहीं अधिक हैं।
- (iv). वरीयता बर्थिंग से कंटेनर पोत, वरीयता संचलन से कंटेनर ट्रेनों, कांडला पत्तन के लिए पृथक रेलवे कोड की अधिसूचना, सीएफएस प्रचालनों के संबंध में उठाए गए अन्य बिन्दु समान रूप से महत्वपूर्ण हैं और विचार किए जाने की आवश्यकता है।
- (v). यह दोहराया गया है कि जब तक इन महत्वपूर्ण मुद्दों को संबोधित नहीं किया जाता है, तब तक प्रचालक पूरी तरह से भारी वित्तीय जोखिम में बना रहेगा और संभावित बोलीदाता इस परियोजना में भाग लेने से बचने लगेंगे। हम केपीटी से अनुरोध करेंगे कि आरएफपी दस्तावेज़ जारी किए जाने से पहले जरूरी बदलाव किए जाएं ताकि हम परियोजना पर पुनर्विचार कर सकें।

4.1. यह देखा गया है कि उपर्युक्त पैरा 3.3 में तालिकाबद्ध पैरा 2 में इसके निवेदनों से इतर यूएलएआईपीएल द्वारा उठाए गए बिन्दु प्रशुल्क आदेश दिनांक 15 मई 2015 में प्राधिकरण द्वारा निर्धारित संदर्भ प्रशुल्क के लिए प्रासंगिक नहीं पाए गए हैं। प्राधिकरण द्वारा अनुमोदित संदर्भ प्रशुल्क केपीटी द्वारा यथा प्रस्तावित जेएनपीटी अप्रकट प्रशुल्क का अंगीकरण है और इसमें कोई प्रशुल्क गणना नहीं की गई है।

4.2. अतः, यहां पर की गई कार्यवाही इसके पत्र दिनांक 2 जुलाई 2015 के पैरा 2 में यूएलएआईपीएल द्वारा उठाए गए बिन्दुओं और आदेश दिनांक 15 मई 2015 की समीक्षा करने के लिए उसपर केपीटी के विचारों तक सीमित है जिसपर नीचे चर्चा की गई है।

(i). आदेश के पैरा 14(ix) में निर्धारित समीक्षा खंड पर उठाई गई आपत्ति:

(क). संदर्भ मामले के लिए आदेश दिनांक 15 मई 2015 का पैरा 14(ix) नीचे दोबारा प्रस्तुत किया गया है:

“इन दो बर्थों पर प्रहस्तित किए जाने वाले अधिकांश कंटेनर तटीय कंटेनर होने की संभावना है जिसके लिए लागू प्रशुल्क सरकार तथा फ्रीडर पोतों की तटीय रियायत नीति के अनुसार विदेशी कार्गो के लिए निर्धारित प्रशुल्क का 60 प्रतिशत है। इसका अर्थ है कि सफल बोलीदाता कंपनी द्वारा प्रस्तावित दरों पर राजस्व वसूल करने की स्थिति में नहीं होगा। कंपनी ने संभावित बोलीदाताओं और उपयोक्ता संगठन अर्थात् कंपनीएसएए द्वारा किए गए निवेदनों को रिफ्यूट नहीं किया है, जबकि न तो कंपनी और न ही संभावित बोलीदाताओं ने तटीय यातायात की हिस्सेदारी दर्शाई है। इसलिए, उपर्युक्त स्थिति पर ही विश्वास किया गया है। तथापि, परियोजना अवधि के दौरान यदि किसी भी समय तटीय कंटेनर यातायात की हिस्सेदारी बहुत अधिक कम हो जाती है तो ऐसी स्थिति में कंपनी बीओटी प्रचालक को विंडफाल लाभ दे सकता है, तब उस स्थिति में कंपनी को यह सुनिश्चित करना होगा कि इस कार्यवाही में इस प्राधिकरण द्वारा निर्धारित संदर्भ प्रशुल्क की सक्षम प्राधिकारी द्वारा समीक्षा की गई हो। कंपनी को सभी संभावित बोलीदाताओं को बोली के समय बोली दस्तावेज में और साथ-साथ रियायत करार में भी उपर्युक्त स्थिति पूरी तरह से स्पष्ट करनी होगी और यह पूरी तरह से भूस्वामी पत्तन कंपनी की जिम्मेदारी होगी कि वह संदर्भ प्रशुल्क की समीक्षा किए जाने के लिए सक्षम प्राधिकारी के समक्ष प्रस्ताव दाखिल करे।”

- (ख). यूएलआईपीएल ने आदेश दिनांक 15 मई 2015 के पैरा 14(ix) में निर्धारित शर्त पर आपत्ति उठाई है जो अनुमोदित संदर्भ प्रशुल्क की समीक्षा विनिर्दिष्ट करती है यदि परियोजना के दौरान किसी भी समय बीओटी प्रचालक द्वारा प्रहस्तित किए जाने वाले तटीय कंटेनर की हिस्सेदारी विदेशी कंटेनर की तुलना में बहुत अधिक कम हो जाती है। यूएलआईपीएल ने तर्क दिया है कि ऐसे शर्त वाले संदर्भ प्रशुल्क को सरकारी के मौजूदा दिशानिर्देशों का समर्थन नहीं है और यह दिशानिर्देशों में किए गए प्रावधान के भी विरुद्ध है जिसमें प्राधिकरण द्वारा निर्धारित अपफ्रंट/संदर्भ प्रशुल्क सूचकांकन के आधार पर केवल संशोधन के अधीन है। यूएलआईपीएल का मत है कि इस प्राधिकरण का उपर्युक्त निर्णय मुख्य पोत लाने से पत्तन के लिए प्रोत्साहनकारी नहीं होगा और इससे केवल तटीय पोतों के प्रहस्तन को ही प्रोत्साहन मिलेगा।

- (ग). उक्त शर्त निर्धारित करने के कारण आदेश दिनांक 15 मई 2015 के पैरा 14(ix) में विस्तार से स्पष्ट किए गए हैं। यह स्वीकार किया गया है कि प्रशुल्क दिशानिर्देश 2013 इस प्राधिकरण द्वारा अनुमोदित संदर्भ प्रशुल्क की मध्यावधि समीक्षा के लिए खंड निर्धारित नहीं करते हैं।

कंपनी द्वारा अब उठाए गए बिन्दु के संबंध में कि समीक्षा खंड को 2013 के प्रशुल्क दिशानिर्देशों का समर्थन नहीं है, यह उल्लेख करना प्रासंगिक है कि कच्छ की खाड़ी में सिंगल प्वाइंट मूरिंग (एसपीएम) के लिए संदर्भ प्रशुल्क के निर्धारण हेतु अपने प्रस्ताव में स्वयं कंपनी ने इस प्राधिकरण द्वारा अनुमोदित संदर्भ प्रशुल्क की मध्यावधि समीक्षा करने का प्रस्ताव किया था यदि एसपीएम द्वारा प्रहस्तित वास्तविक यातायात 12 एमटीपीए की सर्वोत्तम क्षमता को पार नहीं करता है। इस प्राधिकरण ने, कंपनी के प्रस्ताव के आधार पर, आदेश सं. टीएमपी/60/2014-कंपनी दिनांक 2 जनवरी 2015 द्वारा कच्छ की खाड़ी में एसपीएम प्रचालन के लिए संदर्भ प्रशुल्क निर्धारित करते समय मध्यावधि समीक्षा के लिए प्रावधान शामिल किया था। इस प्राधिकरण ने कुछ अन्य मामलों के साथ-साथ पत्तन द्वारा उद्धरित कारणों से संबद्ध पत्तन न्यास के प्रस्ताव के आधार पर मध्यावधि समीक्षा के लिए प्रावधान निर्धारित किया था। इसके अलावा, कुछ संदर्भ प्रशुल्क मामलों में, जहां इस प्राधिकरण को पत्तन के अनुमानों पर कुछ संदेह है, इस प्राधिकरण ने, आदेश में प्रतिवेदित कारणों से, इस प्राधिकरण द्वारा अनुमोदित अपफ्रंट/संदर्भ प्रशुल्क की मध्यावधि समीक्षा करने के लिए प्रावधान निर्धारित किया है। संदर्भ/अपफ्रंट प्रशुल्क प्रावधान की मध्यावधि समीक्षा शामिल करने का आशय केवल यह सुनिश्चित करना है कि जहां अनुमानों में कुछ अनिश्चितता/संदेह हो वहां पत्तन के अनुमानों पर विश्वास करते हुए प्रचालक को विंडफाल लाभ नहीं हो।

मौजूदा मामले में, आदेश दिनांक 15 मई 2015 के पैरा 14 (ix) में उद्धरित कारणों से, इस प्राधिकरण ने उक्त आदेश में अनुमोदित संदर्भ प्रशुल्क की समीक्षा करने के लिए प्रावधान किया है। जैसाकि उक्त आदेश में बताया गया है, लाइसेंसदाता पत्तन अर्थात् कंपनी को सक्षम प्राधिकारी के समक्ष संदर्भ प्रशुल्क के समीक्षा हेतु प्रस्ताव दाखिल करना होगा और समीक्षित बीओटी प्रचालक हेतु अनुमोदित संदर्भ प्रशुल्क प्राप्त करना होगा। कंपनी ने समीक्षा खंड पर यूएलआईपीएल की चिंता पर सहमति व्यक्त की है और उक्त खंड की समीक्षा करने का अनुरोध किया है। चूंकि मध्यावधि समीक्षा का प्रावधान लाइसेंसदाता पत्तन कंपनी द्वारा कार्यान्वित किया जाना है और स्वयं कंपनी इस समीक्षा खंड के पक्ष में नहीं है जोकि कंपनी द्वारा भेजी गई टिप्पणियों से सिद्ध होता है, मध्यावधि समीक्षा प्रावधान निर्धारित करने वाला आदेश दिनांक 15 मई 2015 का पैरा 14 (ix) हटा दिया गया है। परिणामस्वरूप, उक्त आदेश के अनुच्छेदों 14 (x) से 14 (xiv) को पुनर्संख्यांकित कर 14 (ix) से 14 (xiii) किया गया है।

- (ii). 20 फेरे/क्रेन/घंटा की बजाय आदेश में निर्धारित 25 फेरे/घंटा/क्रेन का उत्पादकता पैरामीटर:

- (क). पैरा 2 में यूएलआईपीएल द्वारा कही गई दूसरी बात कंपनी द्वारा प्रस्तावित 20 फेरे प्रति घंटा प्रति क्रेन के स्थान पर उक्त आदेश में इस प्राधिकरण द्वारा निर्धारित 25 फेरे प्रति घंटा प्रति क्रेन के उत्पादकता पैरामीटर के संबंध में है।
- (ख). कंपनी ने बताया है कि 20 फेरे प्रति घंटा प्रति क्रेन का उत्पादकता पैरामीटर इसके द्वारा प्रस्तावित किया गया था और इसे तर्कसंगत ठहराया गया था तथा संभावित बोलीदाता द्वारा भी समर्थित करवाया गया था। इसलिए, कंपनी ने इस प्राधिकरण से मामले की दोबारा समीक्षा करने का अनुरोध किया है।
- (ग). इस संबंध में, यहां पर उल्लेख करना प्रासंगिक है कि कंपनी द्वारा प्रेषित औचित्य एवं इस मामले में संभावित बोलीदाता के विचारों की आदेश दिनांक 15 मई 2015 पारित करते समय इस प्राधिकरण द्वारा जांच की गई थी। 25 फेरे/घंटा/क्रेन के कार्यनिष्पादन मानक के निर्धारण हेतु कारण आदेश के पैरा 14 (xiii) (ख) में विस्तार से दिए गए हैं। कंपनी का प्रस्ताव जेएनपीटी के लिए निर्धारित अपफ्रंट प्रशुल्क के अंगीकरण के लिए था। उक्त पैरा में यथा प्रतिवेदित, जेएनपीटी के लिए निर्धारित अपफ्रंट प्रशुल्क 25 फेरे/प्रति क्रेन/प्रति घंटा की उत्पादकता पर आधारित है। यदि जेएनपीटी का अपफ्रंट प्रशुल्क अंगीकृत किया जाता है तो जेएनपीटी अपफ्रंट प्रशुल्क पर पहुंचने के लिए यथा सुविचारित कार्यनिष्पादन मानक को भी उसी तरह अंगीकृत करना होगा। यदि 20 फेरे प्रति क्रेन प्रति घंटा का कम किया गया कार्यनिष्पादन मानक निर्धारित किया जाता है तो अंगीकृत प्रशुल्क को भी कम किए गए के अनुसार टिकर

करना होगा जिसके लिए न तो केपीटी द्वारा प्रस्ताव किया गया है और न ही 2013 के प्रशुल्क दिशानिर्देशों में परिकल्पना की गई है। इसलिए, 25 फेरे प्रति क्रेन प्रति घंटा का कार्यनिष्पादन मानक निर्धारित किया गया था। यह प्राधिकरण, आदेश के पैरा 14 (xiii) (ख) में स्पष्ट रूप से बताए गए कारणों के मद्देनजर, उक्त आदेश में अनुमोदित कार्यनिष्पादन मानकों की समीक्षा करने की स्थिति में नहीं है।

(iii). भंडारण प्रभार:

- (क). पैरा 2 में यूएलएआईपीएल द्वारा कही गई तीसरी बात भंडारण प्रभारों पर है। यूएलएआईपीएल ने बताया है कि इस प्राधिकरण द्वारा निर्धारित भंडारण प्रभार इस परियोजना को ट्रेड के लिए बहुत ही अनाकर्षक बना रहे हैं।
- (ख). उल्लेख करना प्रासंगिक है कि भंडारण प्रभार उनके द्वारा उठाया गया नया बिन्दु है। यह बिन्दु आदेश दिनांक 15 मई 2015 में परामर्श कार्यवाहियों के दौरान नहीं उठाया गया था। यह बताना प्रासंगिक है कि 15 मई 2015 के आदेश में अनुमोदित संदर्भ प्रशुल्क जेएनपीटी में कंटेनर टर्मिनल के लिए अनुमोदित अपफ्रंट प्रशुल्क के अंगीकरण के लिए केपीटी द्वारा दाखिल किए गए प्रस्ताव पर आधारित था। केपीटी ने भंडारण प्रभार पर यूएलएआईपीएल द्वारा कही गई बात का भी समर्थन नहीं किया था। वास्तव में, केपीटी ने भी कहा है कि जेएनपीटी में कंटेनर टर्मिनल के लिए अपफ्रंट भंडारण प्रशुल्क उसकी परियोजना के लिए अंगीकृत किया गया है।
- (ग). चूंकि इस प्राधिकरण द्वारा अनुमोदित संदर्भ प्रशुल्क जेएनपीटी के कंटेनर टर्मिनल के लिए निर्धारित अपफ्रंट प्रशुल्क के अंगीकरण के लिए केपीटी के प्रस्ताव पर आधारित है, इसलिए आदेश दिनांक 15 मई 2015 में अनुमोदित भंडारण प्रभार की समीक्षा करने का मामला नहीं है।
- (घ). यूएलएआईपीएल ने कहा है कि इस प्राधिकरण द्वारा लिया गया निर्णय कि अन्य पत्तनों से अंगीकृत किया जाने वाला अपफ्रंट प्रशुल्क उसी रूप में होना चाहिए, सही है और कि कई ऐसे आदेश हैं जहां इस प्राधिकरण ने इससे भिन्न पर अनुमति दी है। यह उल्लेख करना प्रासंगिक है कि मामले की कार्यवाही के दौरान केपीटी द्वारा किए गए समान उल्लेख पर, इस प्राधिकरण ने उक्त आदेश में पैरा 14 (vi) में स्थिति विस्तार से स्पष्ट की है। अतः, यूएलएआईपीएल द्वारा कही गई बात पर यहां दोबारा विचार नहीं किया गया है।

4.3. उपर्युक्त अनुसार इस प्राधिकरण की टिप्पणियां हमारे पत्र दिनांक टीएमपी/15/2015-केपीटी दिनांक 14 जुलाई 2015 द्वारा एमओएस को भेजी गई थीं।

5.1. परिणामस्वरूप, और उपर्युक्त कारणों से, तथा समग्र विचार-विमर्श के आधार पर, यह प्राधिकरण केपीटी के पत्र दिनांक 2 जुलाई 2015 के आधार पर आदेश सं. टीएमपी/15/2015-केपीटी दिनांक 15 मई 2015 का पैरा 14 (ix) हटाता है और उक्त आदेश के अनुच्छेद सं. 14 (x) to 14 (xiv) को 14 (ix) to 14 (xiii) रूप में पुनर्संख्यांकित करता है।

5.2. चूंकि यह आदेश दिनांक 15 मई 2015 के आदेश में संशोधन के लिए है, इसलिए आदेश सं. टीएमपी/15/2015-केपीटी दिनांक 15 मई 2015 इस आदेश के साथ पढ़ा जाना चाहिए।

टी. एस. बालासुब्रमनियन, सदस्य (वित्त)

[विज्ञापन-III/4/असा./143/2015 (163)]

TARIFF AUTHORITY FOR MAJOR PORTS

NOTIFICATION

Mumbai, 7th August 2015

No. TAMP/15/2015-KPT.—In exercise of the powers conferred by Section 48 of the Major Port Trusts Act, 1963 (38 of 1963), the Tariff Authority for Major Ports hereby amends the tariff Order No. TAMP/15/2015-KPT dated 15 May 2015 passed for fixation of Reference tariff for operation and maintenance of container terminal at Berth Nos.11 and 12 in Kandla Port as Container Terminal on PPP mode on “As is where is” basis under revised Guidelines for Determination of Tariff for Port Projects at Major Ports, 2013 as in the Order appended hereto.

Tariff Authority for Major Ports

Case No. TAMP/15/2015-KPT

QUORUM:

- (i). Shri. T.S. Balasubramanian, Member (Finance)
- (ii). Shri. C.B. Singh, Member (Economic)

ORDER

(Passed on this 30th day of July 2015)

This case relates to the review of the Order No. TAMP/15/2015-KPT dated 15 May, 2015 passed by this Authority fixing reference tariff for upgradation, operation and maintenance of container terminal at Berth Nos.11 and 12 at Kandla Port Trust (KPT).

2. This Authority has vide its Order No.TAMP/15/2015-KPT dated 15 May, 2015 approved reference tariff for container terminal at berth nos.11 and 12 at KPT. The said Order was notified in the Gazette of India on 22 June, 2015 vide Gazette No.226.

3.1. With reference to the said Order, the Ministry of Shipping (MOS) has faxed us a letter no.PDF/ULA/KCT(NEW)/2015/05 dated 15 June 2015 of M/s.United Liner Agencies of India (Private) Ltd. (ULA IPL), one of the prospective bidders of the Container Terminal at Berth Nos.11 and 12 at KPT addressed to the KPT with a copy endorsed to the MOS seeking our comments.

3.2. A copy of the said letter of ULA IPL was forwarded to KPT seeking its comments on the points made by ULA IPL with reference to para 2 as it related to reference tariff notified by the Authority by the Order dated 15 May, 2015.

3.3. In response, the KPT has vide its letter dated 2 July, 2015 furnished its comments on para 2 of ULA IPL. A summary of the points made by ULA IPL at para 2 of its letter dated 15 June 2015 and comments of KPT thereon is tabulated below:

Comments of ULA IPL at para 2 of its letter dated 2 July 2015 addressed to KPT and endorsed to the MOS faxed by the MOS.	Comments of KPT
<p>Reference Tariff based on JNPT/Tuna Tekra rates has been issued by TAMP on 15 May 2015. However the rates proposed are conditional. It is mentioned in the Order that 'if at any point of time during the project period, the share of coastal containers to be handled by the BOT Operator significantly reduces as compared to the foreign containers, the reference tariff approved by the Authority should be reviewed and KPT being the licensor port should ensure that the reference tariff is reviewed. The KPT therefore, should make the above position abundantly clear in the bid document at the time of bidding stage itself to all the prospective bidders as well as in the concession agreement.' Such an Order is quite unprecedented and is not supported by the existing guidelines issued by the Government. This is also against the spirit of fixing the tariffs up front which is subject to revision only based on indexation. Now this Order has caused uncertainty about the tariffs. Moreover it actively disincentivises the Operator from bringing in mainline vessels and encourages handling of only coastal vessels. We are sure that the port doesn't want such a situation. TAMP has also not agreed to reduce the productivity parameter in respect of container productivity from 25 moves per hour to 20 moves per hour even after the port has given full justification as to how such high productivity rates cannot be achieved with the old equipment. The storage charges prescribed are also very high adding to unattractiveness of the project to the Trade. The stand taken by TAMP that reference tariffs when adopted from other ports have to be adopted in toto is also not correct as there any number Orders issued by TAMP where variations have been allowed.</p>	<p>Para 14 (ix) of TAMP Order dated 15 May 2015 say about the clause of review of reference tariff in case the share of coastal containers to be handled by the BOT Operator significantly reduces as compared to the foreign containers. In this regard, it is submitted that the Tariff Guidelines 2013 do not support above contention of the TAMP. Further, the prospective bidder has also raised its concern for the same. Accordingly, TAMP may review the matter.</p> <p>KPT had proposed the productivity parameter as 20 moves per hour justifying the same. Moreover, the prospective bidder has also supported the productivity parameter of 20 moves/ hour. Hence, TAMP may review the matter again.</p> <p>Regarding the storage tariff, it is to state that the same have been considered as reference tariff adopted in JNPT.</p>

3.4. Apart from above, other submissions made by ULA IPL in its letter dated 15 June 2015 addressed to KPT, are summarised below:

- (i). As regards the equipment that is going to be handed over to the Operator it is necessary for the port to carry out a proper condition survey and estimation of the costs under engine-on condition as quite some time has passed since last surveys were done, that too in cold condition. While calculating the license fees for the equipment, the revised repair cost needs to be deducted from the WDV of the equipment and the interest charged at the 10 year Government of India Bond rates. As traffic build up will take over a period of time, the high licence fee will result in huge negative cash flows during the initial years impinging on the very viability of the Project and therefore the licence fees needs to be fixed at a lower level during the initial years.
- (ii). Draft is another critical issue. There is also no firm commitment from the port when the dredging activity will be undertaken to provide the draft of 13 m. alongside the berth and whether such draft will be available at all the times. The port should agree to include 'dredging' as a part of the

‘Supporting Project Infrastructure’ in the draft Concession Agreement as one of the Conditions Precedent to be fulfilled by the port. This would commit the port to definite timelines.

- (iii). The port will have to adopt a pro-active role in attracting the container trade back to the port. If necessary, they have to show their positive inclination by announcing advance rebates/discounts on vessel related charges as these charges are much high than at Mundra.
- (iv). The other points raised regarding priority berthing to container vessels, priority movement to container trains, notification of a separate railway code for Kandla Port, CFS Operations are equally important and need to be considered.
- (v). It is reiterated that unless these critical issues are addressed, the Operator will be completely exposed to huge financial risk and the prospective bidders will be deterred from participating in the Project. We would, therefore, earnestly request KPT to carry out the necessary changes in the RFP Documents before they are issued to enable us to have a relook at the Project.

4.1. It is seen that the points raised by ULA IPL other than its submissions in para 2 which is tabulated in para 3.3. above are not found relevant to the reference tariff fixed by the Authority in the tariff Order dated 15 May 2015. The reference tariff approved by the Authority is adoption of JNPT upfront tariff as proposed by the KPT and does not involve any tariff calculation.

4.2. The exercise here is, therefore, limited to the points raised by ULA IPL at para 2 of its letter dated 2 July 2015 for and the views of KPT thereon to review the Order dated 15 May 2015 which are discussed hereunder.

(i). Objection raised on the review clause prescribed in para 14(ix) of the Order:

- (a). Para 14 (ix) of the Order dated 15 May 2015 is reproduced below for case of reference:

“Most of the containers to be handled at these two berth are expected to be coastal container for which tariff applicable is 60% of the tariff prescribed for foreign cargo as per the coastal concession policy of the Government and feeder vessels. This means the successful bidder would not be in a position to realize revenue at the rates proposed by the KPT. The KPT has not refuted the submissions made by the prospective bidders and user organizations i.e. KPSAA, though neither the KPT nor the prospective bidders have indicated the share of coastal traffic. The above position is, therefore, solely relied upon. However, if at any time during the project period, the share of the coastal container traffic significantly comes down which in the view of the KPT may lead to windfall gain to the BOT operator, then in that case the KPT should ensure that the reference tariff fixed by this Authority in this exercise is got reviewed by the Competent Authority. The KPT should also make the above position abundantly clear in the bid document at the time of bidding stage itself to all the prospective bidders as well as in the Concession Agreement and it will be the sole responsibility of the land lord port KPT to ensure that a proposal is filed before the Competent Authority to get the reference tariff reviewed.”

- (b). The ULA IPL has objected the condition prescribed in para 14 (ix) of the Order dated 15 May 2015 which stipulates review of the approved reference tariff if at any point of time during the project, the share of coastal container to be handled by the BOT operator significantly reduces as compared to foreign container. The ULA IPL has argued that such conditional reference tariff is not supported by the existing guidelines of the Government and is also against the provision in the guidelines wherein upfront/ reference tariff fixed by the Authority is subject to revision only based on indexation. ULA IPL is of the view that the above decision of this Authority will disincentivise the operator from bringing in main vessels and it will encourage handling of coastal vessels only.
- (c). The reasons for prescribing the said condition are elaborately explained in para 14 (ix) of the Order dated 15 May 2015. It is admitted that the tariff guidelines 2013 do not prescribe clause for mid-term review of the reference tariff approved by this Authority.

As regards the point made by the KPT now that the review clause is not supported by the tariff guidelines of 2013 it is, relevant to mention that the landlord port, KPT itself in its proposal for fixation of reference tariff for Single Point Mooring (SPM) in Gulf of Kutch had proposed mid-term review of the reference tariff approved by this Authority if the actual traffic handled by SPM exceed optimal capacity of 12 MTPA. This Authority has, based on the proposal of KPT, incorporated the provision for mid-term review while fixing reference tariff for SPM operation in the Gulf of Kutch vide Order No. TAMP/60/2014-KPT dated 2 January 2015. This Authority has prescribed provision for mid-term review in few other cases as well as based on the proposal of the concerned port trust for reasons cited by the port. Further, in few reference tariff cases where this Authority has certain element of doubt

on the estimates of the port, this Authority has, for reasons recorded in the Order, prescribed provision for mid-term review of upfront/ reference tariff approved by this Authority. The intention of inclusion of mid-term review of reference/ upfront tariff provision is only to ensure that the operator does not make windfall gain by relying on the estimates of the port where there is certain element of uncertainty/ doubt in the estimates.

In the instant case, for reasons cited in para 14 (ix) of the Order dated 15 May 2015, this Authority has provided for review of the reference tariff approved in the said Order. As stated in the said Order, it is for the licensor port i.e. KPT to file the proposal for review of the reference tariff before the Competent Authority and get the reference tariff approved for the BOT operator reviewed. The KPT has concurred with the concern of ULAIPL on the review clause and has requested to review the said clause. Since the provision of mid-term review has to be implemented by the licensor port KPT and KPT itself is not in favour of this review clause as is evident from the comments furnished by the KPT, the para 14 (ix) of the Order dated 15 May 2015 prescribing mid-term review provision is deleted. Consequently, paragraphs 14 (x) to 14 (xiv) of the said Order are renumbered as 14 (ix) to 14 (xiii).

(ii). Productivity parameter of 25 moves/ hour/ crane prescribed in the Order instead of 20 moves/ crane/ hour:

- (a). Another point made by ULAIPL in para 2 is about productivity parameter of 25 moves per hour per crane prescribed by this Authority in the said Order as against 20 moves per hour per crane proposed by the KPT.
- (b). The KPT has stated that the productivity parameter of 20 moves per hour per crane was proposed by it and the same was justified and was supported by the prospective bidder as well. The KPT has, therefore, requested this Authority to review the matter again.
- (c). In this regard, it is relevant to mention that the justification furnished by the KPT as well as views of the prospective bidder in this matter were examined by this Authority while passing the Order dated 15 May 2015. The reasons for prescription of performance standard of 25/ moves/ hour/ crane are elaborately furnished in para 14 (xiii) (b) of the Order. The proposal of KPT was for adoption of upfront tariff fixed for JNPT. As recorded in the said para, the upfront tariff fixed for JNPT is based on the productivity of 25 moves/ per crane/ per hour. If the upfront tariff of JNPT is to be adopted, the performance standard also has to be adopted in toto as considered for arriving at the JNPT upfront tariff. If the reduced performance standard of 20 moves per crane per hour is to be prescribed, then the tariff adopted also needs to be tinkered with (i.e.) reduced which is not proposed by the KPT nor envisaged in the Tariff Guidelines of 2013. Therefore, the performance standard of 25 moves per crane per hour was prescribed. This Authority, in view of the reasons elaborately brought out in para 14 (xiii) (b) of the Order, is not in a position to review the performance standards approved in the said Order.

(iii). Storage charges:

- (a). The third point made by ULAIPL in para 2 is on the storage charges. The ULAIPL has stated that the storage charges prescribed by this Authority is very high making the project unattractive to the trade.
- (b). It is relevant to mention that the storage charge is a new point raised by them. This point was not raised by the ULAIPL during the consultation proceedings which culminated into the tariff Order dated 15 May 2015. It is relevant to state that the reference tariff approved in the Order of 15 May 2015 was based on the proposal filed by KPT for adoption of the upfront tariff approved for container terminal at JNPT. The KPT has also not supported the point made by ULAIPL on the storage charge. In fact, the KPT has also stated that the upfront storage tariff for container terminal at JNPT has been adopted for its project.
- (c). Since the reference tariff approved by this Authority is based on the proposed of KPT for adoption of the upfront tariff fixed for the container terminal of JNPT, there is no case to review the storage charge approved in the Order dated 15 May 2015.
- (d). The ULAIPL has stated that the stand taken by this Authority that upfront tariff to be adopted from other ports has to be in toto is incorrect and that there are number of Orders where this Authority has allowed variation on this. It is relevant to mention that on a similar mention made by KPT during the processing of the case, this Authority has elaborately explained the position in para 14 (vi) at the said Order. Therefore, the point made by ULAIPL is not revisited here.

4.3. Comments of this Authority on the above lines have been furnished to the MOS vide our letter No. TAMP/15/2015-KPT dated 14 July 2015.

5.1. In the result, and for the reasons given above, and based on a collective application of mind, this Authority based on the letter of the KPT dated 2 July 2015 deletes para 14 (ix) of the Order No.TAMP/15/2015-KPT dated 15 May 2015 and paragraph nos.14 (x) to 14 (xiv) of the said Order are renumbered as 14 (ix) to 14 (xiii).

5.2. Since this Order is an amendment to the Order dated 15 May 2015, the Order No.TAMP/15/2015-KPT dated 15 May 2015, should be read along with this Order.

[ADVT.-III/4/Exty./143/2015 (163)]

T. S. BALASUBRAMANIAN, Member (Finance)